

Luzerner Zeitung

abo+ BETTWIL

Zweiräder prägten das Leben von Töff-Legende Fritz W. Egli: «Die Ausstellung im Verkehrshaus ist eine grosse Ehre»

Der 84-jährige Bettwiler Fritz W. Egli stand jahrzehntelang als international bekannter Rennfahrer, Tüftler und Motorrad-Konstrukteur im Rampenlicht. Nun wird ein Teil seines Lebenswerks ein Jahr lang im Luzerner Verkehrshaus ausgestellt.

Toni Widmer

18.12.2021, 05.00 Uhr

Jetzt kommentieren

abo+ **Exklusiv für Abonnenten**



Fritz W. Egli (Mitte) mit Alexander und Felicitas Frei vor der 900er-Egli Honda EH9-C mit Jahrgang 1982. Dieses Motorrad wurde 2020 im Rahmen eines Lehrlingsprojekts von Sara Reuteler neu aufgebaut.

Toni Widmer

Die Töffs aus der Bettwiler Werkstätte von Fritz W. Egli waren in der Schweiz bislang weitgehend Insidern und

Motorradfans vorbehalten. Man hat sie in der kleinen Ausstellung im alten Bauernhaus auf dem Lindenberg gesehen oder – in einem grösseren Rahmen – an der traditionellen Swiss Moto in Zürich.

Jetzt stehen sechs Egli-Motorräder für mindestens ein Jahr im Luzerner Verkehrshaus. Mit 84 Jahren steht der ehemalige, international bekannte Rennfahrer, Tüftler und Konstrukteur schweizweit im Rampenlicht. Die Krönung seines Lebenswerks?

«Nein», sagt Fritz W. Egli, «die Krönung waren für mich die zahlreichen Rennerfolge und Rekordfahrten, die über all die Jahre mit meinen Maschinen erreicht worden sind. Der Rennsport stand für mich immer im Vordergrund. Die Sonderschau im Verkehrshaus ist für mich jedoch eine grosse Ehre. Es ist eine Würdigung meines Schaffens und auch jenes meiner ehemaligen Mitarbeiter.»



Die Egli Motorradtechnik AG stellt ein Jahr lang legendäre Töffs im Verkehrshaus Luzern aus.

Valentin Hehli

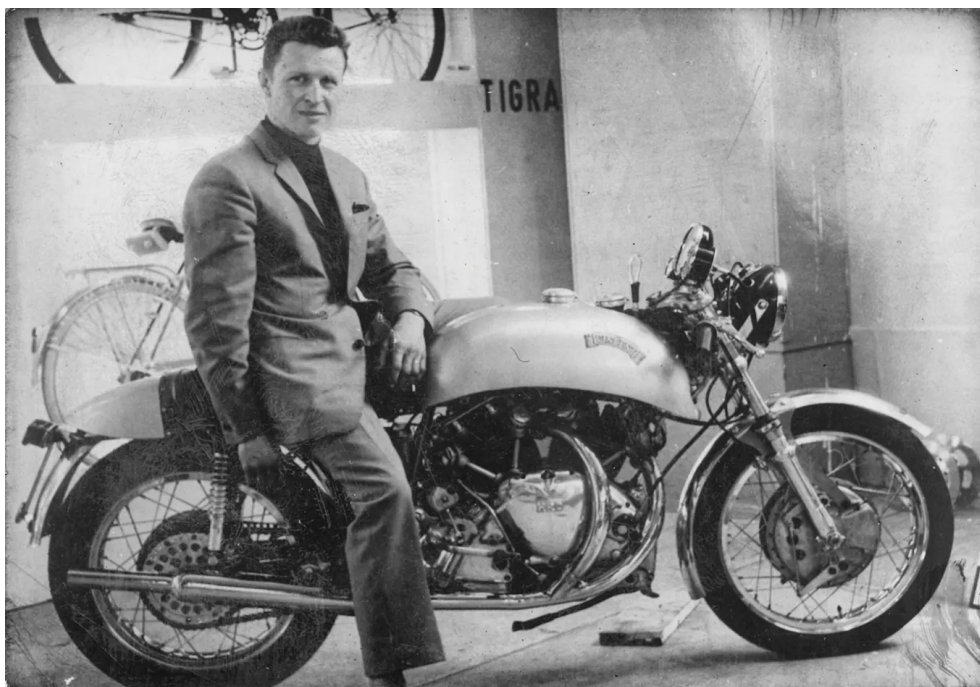
Einer davon ist der Fahrwanger Jürg Lindenmann. Er arbeitet seit 40 Jahren bei der Egli Motorradtechnik AG und hat dort schon die Lehre als Motorradmechaniker gemacht. Er sagt:

«Ich bin riesig stolz auf die Ausstellung im Verkehrshaus. Das ist einfach genial und sehr speziell ist, dass unsere Töffs neben den Fahrzeugen von Peter Monteverdi stehen, dem letzten Schweizer Autobauer.»

Edelschmiede zur Motorrad-Manufaktur ausgebaut

Jürg Lindemann schraubt als Leiter der Classic Abteilung nach wie vor an Egli-Motorrädern. Aktuell werden von ihm und seinen Mechaniker-Kollegen verschiedene Oldtimer repariert und zum Teil von Grund auf restauriert.

Fritz W. Egli, der noch immer über der Werkstatt wohnt, schaut ihnen dabei gelegentlich interessiert über die Schultern. Für den Betrieb verantwortlich sind jedoch Felicitas und Alexander Frei. Sie haben das Geschäft 2015 gekauft und zur Motorrad-Manufaktur ausgebaut.



Fritz W. Egli auf einer Egli-Vincent an der Züspa 1971.

zvg

«Wir entwickeln und bauen neue Motorräder unter Verwendung von Teilen, die weitgehend in unserer Firma konstruiert und hergestellt werden. Weiter pflegen und restaurieren wir Veteranen-Motorräder, überwiegend solche aus der Ära unseres Vorgängers Fritz W. Egli. Nach Möglichkeit kümmern wir uns auch um Oldtimer anderer Fabrikate.»

Nicht mehr offiziell lieferbare Ersatzteile für solche Motorräder könnten dank weltweiter Kontakte oft noch aufgetrieben werden, und wenn nicht, verfüge man über das nötige Know-how, um sie selber herzustellen.

Auch eine Rennabteilung gibt es in der Motorrad-Manufaktur. Für die Classic TT auf der Isle of Man wurde 2015 extra eine historische Egli Vincent von 1967 neu aufgebaut.

Das Gesellenstück der Ära Frei ist bereits 2017 vorgestellt worden. Als Hommage an den Vorbesitzer wurde die in Handarbeit gefertigte «Egli Fritz W.» in einer Auflage von sechs Exemplaren gebaut. Die exklusive Maschine verfügt über das traditionelle Egli-Zentralrohrchassis sowie einen 1300er-Motor aus der Yamaha XJR. Dank eines Leergewichts von nur 208 Kilogramm, 100 PS und des satten Drehmoments von 108 Nm bei 6000 Umdrehungen ist diese Maschine ein wahres Kraftpaket.



Fritz W. Egli (rechts) arbeitet mit seinem Rennfahrer-Kollegen Fritz Peier am Vincent EV Racer.

zvg

Fünf der sechs für 51'000 Franken angebotenen Egli Fritz W. waren im Handumdrehen verkauft, eine hat die Firma

behalten. Aktuell steht sie im Verkehrshaus zusammen mit einer Egli-Vincent 1000 aus der ersten von Fritz W. Egli produzierten Kleinserie (Jahrgang 1969), einer Egli Honda 500 (1976), einer Egli-Kawasaki 900 (1981), einer Egli Red Baron mit dem exklusiven Honda-CBX-Sechszylinder (1982) sowie dem bereits erwähnten Egli-TT-Racer.

Kompletter Eigenbau bereits in der Erprobung

Das Engagement im Verkehrshaus kam für Freis überraschend. «Daniel Geissmann, der Leiter Ausstellung und Sammlung, hat uns angefragt und dann hatten wir zwei Monate Zeit, die Präsentation vorzubereiten», erklären sie.

Die Eröffnung der Ausstellung sei für sie und das versammelte Egli-Team (die Firma beschäftigt aktuell ein Dutzend Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter) ein tolles Erlebnis gewesen: «Wir können uns hier jenen Leuten zeigen, die mit der Töff-Szene sonst nicht so verbunden

sind, und wir hoffen natürlich, besonders auch die jüngere Generation anzusprechen.»

Wer weiss, vielleicht findet im Laufe des nächsten Jahres ja im Verkehrshaus auch die Präsentation jenes Projektes statt, an dem in Bettwil zurzeit Ingenieure, Mechaniker, Schweisser und andere Spezialisten mit Hochdruck und viel Freude arbeiten.

Im Entstehen begriffen ist ein Motorrad mit einem 1400 ccm grossen V2-Motor, das von A bis Z selber entwickelt und hergestellt wird. Der Prototyp der Maschine, die laut Alexander Frei «leicht, wendig und genügend leistungsstark auch für Pässestrassen» sein wird, steht bereits auf dem Prüfstand.



Blick in einen Teil der Egli-Ausstellung im Verkehrshaus.
Valentin Hehli

In den nächsten Monaten soll der reinrassige «Swiss Made Eigenbau» intensiv weiter erprobt werden und

dann hoffentlich bald die Homologation für die Schweiz und den EU-Raum schaffen. (Nicht nur) für dieses Projekt wurde der Maschinenpark der Firma erheblich erweitert sowie eine Abteilung zur Fertigung von Carbonteilen angegliedert.

Mehrere Meistertitel dank eigens konstruierten Zentralrohrrahmens

Die Egli Motorradtechnik AG setzt weiterhin auf Innovationen, auf denen auch der Ruf des Firmengründers beruht. Selbstständig gemacht hat sich Fritz W. Egli in den 60er-Jahren mit dem Bau von speziellen Fahrwerken für leistungsstarke Motorräder. Er war darauf gekommen, weil er mit seiner 1000er-Vincent an den von ihm bestrittenen Bergrennen zwar über genügend Power verfügte, diesen aber nicht auf die Strasse bringen konnte.



Fritz W. Egli in den 60er-Jahren auf seiner Vincent EV.

zvg

Dank des eigens konstruierten Zentralrohrrahmens gewann er in der Folge mehrere Meistertitel. Die Weiterentwicklung seines Rahmens brachte dem Konstrukteur, der 1970 mit seiner Firma nach Bettwil gezogen ist, weltweite Anerkennung ein. Seine Motorräder, die er auch leistungsmässig optimierte, sorgten aber nicht nur auf den zahlreichen Rennstrecken für Aufsehen. Auch auf der Strasse waren die optimierten Egli-Fahrwerke mit den getunten Motoren sehr gefragt.

In den 70er- und 80er-Jahren verliessen jährlich bis zu 200 Egli-Hondas, Egli-Kawasakis, Egli-Suzukis, Egli-Yamahas oder Egli-Ducatis die Bettwiler Edelschmiede. Später spezialisierte sich Fritz W. Egli auf den Import der ungedrosselten Yamaha-V-Max aus den USA sowie verschiedener Nischenmarken.

2009 sorgte er im Alter von 71 Jahren noch einmal international für Aufsehen. Auf dem Salzsee von Bonneville schaffte Egli mit 332 km/h einen neuen Weltrekord für Seitenwagen. Basis für das – natürlich – von ihm konstruierte Rekord-Dreirad bildete eine Suzuki Hayabusa 1300, deren serienmässige Leistung er von 197 auf 408 PS gesteigert hatte. Gefahren ist Egli bei diesem Rekord mit Bioethanol.

Weitere Informationen zur Egli Motorradtechnik AG gibt es auf der Website www.eglimotorcycles.com.

Die beeindruckenden Erlebnisse eines Töfflibueben mit den Eglis (von Toni Widmer)

Auf unseren Sachs- und Puch-Maschinchen hatten wir in den 1970er-Jahren stolz Egli-Aufkleber montiert. Egli, das war etwas für uns. Wir Töfflibueben träumten davon, dereinst mit einer solchen roten Maschine durch die Gegend flitzen und unseren Mädels imponieren zu können.

Fast andächtig standen wir jeweils an der Strasse nach Fahrwangen neben der scharfen Kurve unterhalb von Bettwil. Dort wurden vor allem samstags regelmässig Egli-Motorräder von potenziellen Käufern auf der Probefahrt in atemberaubender Schräglage um die Ecke gejagt.

Wir wussten natürlich alles über die Egli-Vincents, Hondas oder Kawasakis. Das heisst, eigentlich wussten wir gar nichts. PS und Drehmoment waren für uns Unbekannte und haben uns auch gar nicht interessiert. Wichtig war, wie schnell die Motorräder liefen. 250 bis 300 km/h, haben wir von den Mechanikern erfahren und gestaunt. 250 bis 300 km/h – das war fast zehnmal so schnell, wie wir mit unseren Töffli unterwegs waren. Zumindest mit jenen, die nicht über Rennauspuff, optimierten Vergaser und mit Vaters Feile behandelten Zylinder verfügten.

Natürlich haben wir versucht, von den Egli-Mechanikern ein paar Tricks zu erfahren, wie wir unsere Maschinchen noch etwas schneller hätten machen können. Doch die haben jeweils nur gelacht und gesagt: «Spart mal fleissig, dann habt ihr in ein paar Jahren so viel Geld beisammen, dass ihr euch eine echte Egli kaufen könnt.»

Als ein Kunde seine Egli mit lauten Fünfräplern bezahlte

Nun, da hätten unsere Zweifränkler, die wir als Lehrlinge mit viel Glück monatlich auf die Seite legen konnten, nicht weit gereicht. Egli-Motorräder waren sündhaft teuer. Da wurden Preise herumgeboten, die jene für die Occasions VW Käfer unserer Väter um ein Vielfaches übertrafen. Einmal, so haben wir erfahren, hat ein Kunde seine Egli mit Fünfräplern bezahlt. Die wurden von einem Transportunternehmer in einer Mulde angeliefert. Das war wochenlang das Gesprächsthema Nummer eins – nicht nur unter uns Töfflibueben.

Nicht nur die Egli-Motorräder haben uns interessiert. Auch ihren Konstrukteur Fritz W. Egli haben wir bewundert. Wir wussten, dass er nicht nur ein begnadeter Tüftler war, sondern auch einer, der sich wehren konnte, wenn man ihn nicht korrekt behandelte.

Im kleinen, konservativen Bettwil war der Zuzüger allerdings schnell integriert. Wohl nicht zuletzt, weil er stets freundlich war, und auch weil man rasch erkannte, dass da einer Arbeitsplätze gebracht hatte und mit seinen

vielen Kunden auch Gäste für die Hotels und Restaurants in der ganzen Region generierte.

Nur mit einem konnte es Fritz W. Egli gar nicht. Es ist verbrieft, dass der Pfarrer von Oberwil-Lieli, wo Egli eine kleine Werkstätte betrieben hatte, vor dessen Umzug nach Bettwil bei seinem dortigen Kollegen vorstellig geworden war. Und der Bettwiler Pfarrer wiederum habe in der Folge zu erreichen versucht, dass man dem «Heiden» Fritz W. Egli den alten Bauernhof im Dorfzentrum nicht verkaufe. Fritz W. bestätigt die Geschichte und sagt: «Am Sonntag habe ich dann halt gelegentlich extra den Vorplatz gewischt, wenn die anderen dann in die Kirche gegangen sind.»

0 Kommentare

Alle Kommentare anzeigen

Mehr zum Thema:

[Bettwil](#)

[Ausstellungen](#)

[Fritz Egli](#)

[Honda](#)

[Moto](#)

BETTWIL

Die Hommage an eine echte Töff-Legende: Egli, Fritz W.

· 02.04.2017

BETTWIL

Legendäre Motorradschmiede wechselt den Besitzer

Eddy Schambron · 27.01.2015


Für Sie empfohlen

Weitere Artikel >

abo+ VORSORGE PANDEMIE INTENSIVPFLEGE **abo+**

**Erlaubt oder nicht? Verwirrung über Regeln ändert sich nach zwei
um Kryptoanlagen in ab-Bevölkerung im Spitäl Atel
3a Quarantäne schicken? Triage und schlag
erzä**

Gregory Remez · 28.12.2021 · vor 2 Stunden

 Aktualisiert Anna

Aktuelle Nachrichten



INTENSIVPFLEGE

«Es ist fünf nach zwölf»: Luzerner Spitäler stehen kurz vor Triage und schlagen Alarm

Die Kapazitäten der Intensivpflege in den Luzerner Spitälern werden knapp, Verlegungsmöglichkeiten zwischen den Spitälern – auch über die Region Zentralschweiz hinaus – sind fast ausgeschöpft. Vereinzelte Triage-Entscheidungen können nicht mehr ausgeschlossen werden.

vor 49 Minuten

 Aktualisiert

PANDEMIE

Omikron: Regeln ändern oder die halbe Bevölkerung in Quarantäne schicken?

Nina Fargahi · vor 2 Stunden

ABFAHRT IN BORMIO

Nur Lokalmatador Paris stört die Schweizer Party – Odermatt und Hintermann rasen aufs Podest

Gabriel Vilares · vor 2 Stunden

 Aktualisiert

● **LIVE: RIESENSLALOM IN LIENZ**

Rast überrascht mit Top-10-Ergebnis - Enttäuschung für die weiteren Schweizerinnen

vor 4 Stunden

abo+ MASTERCARD

Plötzlich konnten Kunden nicht mehr bezahlen: Coop-Kreditkarten werden wegen Fehler in der Produktion ersetzt

Stefan Ehrbar · vor 58 Minuten

Copyright © Luzerner Zeitung. Alle Rechte vorbehalten. Eine
Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu

gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von Luzerner Zeitung ist nicht gestattet.